KORPORATION DER KAUFMANNSCHAFT VON BERLIN

HANDELSHOCHSCHULE BERLIN

Der deutsche Kaufmann und die koloniale Expansion der Völker Westeuropas

Zur Feier des Geburtstages
Sr. Majestät des Kaisers am
27. Januar 1908 in der Aula
der Handelshochschule

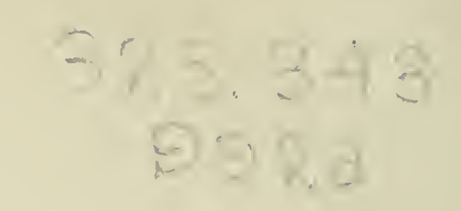
vorgetragen von

CARL DUNKER



Berlin 1910

Druck und Verlag von Georg Reimer



Hochgeehrte Festversammlung!
Liebe Kommilitonen!

Die letzten Jahrhunderte des Mittelalters zeigen uns zwei Hauptgebiete des abendländischen Seehandels, das romanische Mittelmeer und den germanischen Kreis der Ost- und Nordsee. Dort beherrschten den Verkehr die Handelsrepubliken Italiens, hier die niederdeutschen Hansen. Die Peripherien beider Kreise schnitten einander in Oberdeutschland, wo vor dem Ausgang der begangenen Alpenpässe im engen Anschluß an Norditalien, aber gleichzeitig bedingt durch die Hauptwege nach dem Norden, jener Kranz städtischer Siedlungen erwachsen war, deren selbstsichere Herrenbürger aus Dürers und Holbeins Meisterwerken noch heute lebendig zu uns reden von edler deutscher Städtekunst, von trotziger deutscher Bürgerkraft.

Ein gemeinsames Geschick hatte den beiden ersten Kulturvölkern zu jener Zeit eins versagt, die Zusammenfassung zu einer politischen Einheit. Sie, die durch einen unerhörten Reichtum an schöpferischen Persönlichkeiten in Renaissance und Reformation dem modernen Menschen neue Ideale setzten in Kunst und Wissenschaft, in Religion und Sittlichkeit, erscheinen bei den großen Entdeckungen, die um die Wende des Mittelalters zur Neuzeit in Jahrzehnten den Erdenhorizont der Menschen weiter ausreckten, als es bis dahin Jahrtausende vermocht hatten, in einzelnen Persönlichkeiten als Wegweiser der unter starken Dynastien in sich gefesteten Nationalstaaten Westeuropas.

Italienische Piloten erkundeten als erste das atlantische Dunkelmeer und erzogen unter Heinrich dem Seefahrer, dem

portugiesischen Prinzen aus Lancasterblut, Portugal zur Seeentdeckung Indiens. Der Genuese Columbus führte die Könige von Castilien und Arragon nach Westen zur Eroberung einer neuen Welt; sein Ziel, das goldene Zipangu, hatte ihm Marco Polo aus Venedig, den Weg auf der Karte Toscanelli aus Florenz gezeigt. Die venezianischen Cabotti entfalteten als erste Flagge auf dem Festlande dieser neuen Welt das Königsbanner der englischen Tudors, und der Florentiner Verrazzano fuhr im Dienste Franz I. von Frankreich als erster Europäer in das wundervolle Tor des Hudson ein, durch das seitdem die größte aller Völkerwanderungen gezogen ist.

Viel bescheidener und nicht von weitem den Italienern zu vergleichen ist der Anteil der Deutschen an den Großtaten der Entdeckungszeit, doch ist bezeichnend, daß ein deutscher Schulmeister und Kosmograph nach einem italienischen Piloten die neue Welt auf den Namen Amerika taufte. Flamländer halfen dem Portugiesenkönige die Azoren besiedeln, und Martin Behaim, ein Nürnberger Patriziersohn, zog, geschäftsklug sich den neuen Handelswegen anpassend, über Antwerpen nach Lissabon, wohl mit astronomischen Instrumenten handelnd, einer Spezialität der feinen Nürnbergischen Handwerkskunst. Er war ein Schüler des großen Mathematikers Johannes Müller aus dem fränkischen Königsberg, ein akademisch gebildeter Kaufmann, dem die wissenschaftliche Geographie den ersten „Erdapfel" verdankt. Es war weder ein Seeheld noch ein Entdecker, dieser erste Deutsche, der vom Bord eines portugiesischen Königsschiffes den gewaltigen Kongostrom schaute, wohl aber befruchtete er die praktische Nautik der seefahrenden Westvölker durch deutsche Wissenschaft, indem er sie gleichzeitig lehrte, ein neues Werkzeug, den Jakobsstab, zur Beobachtung und eine neue Rechnungsart zur Bestimmung der Polhöhe anzuwenden [1]).

Durch ihre Ostfahrt kamen die Portugiesen in enge Beziehungen zu Afrika, dem großen Reservoir schwarzer Arbeitskraft, vor allem aber gelangten sie zu einer Herrschaftsstellung in den alten Kulturländern des fernen Osten, die von jeher die Hauptwaren für den mittelalterlichen Levantehandel geliefert

hatten. Diese Waren nahmen jetzt den Seeweg nach Lissabon; der Gewürzhandel ward ein Ozeanhandel, das Mittelmeer hörte für Jahrhunderte auf, die große Durchfahrt nach dem fernen Osten zu sein; Alexandria und Venedig, Ulm und Augsburg begannen zu veröden. Das kleine Portugal aber vollbrachte seine große weltgeschichtliche Tat, indem es verhinderte, daß der Islam Besitz ergriff von Südasien, und sein König nahm den Titel an: „Herr von Guinea, durch Eroberung, Schiffahrt und Handel von Äthiopien, Arabien, Persien und Indien". So steht es noch heute im Gothaischen Hofkalender, eine Grabschrift vergangener Größe.

Anders die spanische Westfahrt; sie wirkte zunächst noch nicht umgestaltend ein auf große Handelswege. Hier war neues Land gefunden, nicht ein neuer Weg zu uralten Kulturstätten. Und in dem neuen Lande stieß der Europäer auf Naturvölker, deren Zahl und Widerstandskraft ihm nicht gewachsen waren, und in deren Besitz er unermeßliche Mengen edlen Metalls fand. Nicht die Beherrschung und Ausbeutung eines alten Handelsgebietes wie im Osten, sondern der Gewinn dieses edlen Metalls, sei es durch einfache Beraubung oder durch Versklavung der Naturvölker zum Bergbau, ist hier der erste Akt des weltgeschichtlichen Schauspiels der Eroberung und Beherrschung der Erde durch den Europäer. Unmittelbar darauf folgt die Pflanzung von Handelsgewächsen durch die Hand von Proletariern, die der europäische Unternehmer als Handelsware von Afrika nach Amerika einführte. Scharen weißer Männer strömen dann in die gemäßigten Gebiete der neuen Welt, Raum suchend, Land besetzend.

Wie jeder Krieg brachte auch diese Eroberung der neuen Welten die großen Eigenschaften und Kräfte des Menschen zu höchster Entfaltung und entfesselte zugleich, mehr als irgendein anderer Krieg, alles, was an niederen Leidenschaften im Menschen schlummert. Es war ein brutaler Eroberungskrieg, ein Krieg des Stärkeren zur Vernichtung oder Enteignung des Schwächeren, ein Krieg, der geführt wurde fern von den Sitzen der Kultur und ihrem mildernden Einflusse, und doch wieder, das ist die Ironie der Weltgeschichte, zur Expansion

und Befruchtung dieser Kultur: der Beginn des großen Kampfes um den Raum dieser Erde, der bis in die Gegenwart dauert, der in alle Zukunft dauern wird, dessen Wesen die Unendlichkeit ist, „survival of the fittest". Hermann Lotze, der stille feine Beobachter und Bewerter menschlicher Entwicklung, bemerkt dazu: „Nicht durch ihre größere Sittlichkeit hat die weiße Rasse die Welt gewonnen, sondern durch die hartnäckige Ausdauer, mit der sie über alles herfiel, was ihrem mitleidlosen Scharfsinne und der Folgerichtigkeit ihrer überlegten Plane nur leidenschaftliche Aufwallungen und zusammenhanglose Aufopferungen entgegenzusetzen hatte." Und doch erhofft er „von der Zukunft als das Beste, was sie bringen kann, die Ausbreitung der europäischen Bildung über die Erde" [2]).

Die Träger dieser Eroberung waren die Nationen Westeuropas, die im Gegensatze zu Deutschland und Italien als zwar ärmere Völker, aber als starke nationale Einheiten aus dem Mittelalter in die Neuzeit traten, geführt von starken nationalen Herrscherhäusern. Ihnen schloß sich an das niederdeutsche Küstenvolk von der Zuydersee und dem Niederrhein, das im Kampfe für seine politische und religiöse Freiheit sich soeben einer neuen Nationalität bewußt geworden war, sich loslöste von dem Leichnam, den man das heilige römische Reich nannte.

Im Anfange des ostindischen Seehandels, der wie die ganze portugiesische Indienfahrt als reines Unternehmen der Krone erscheint, war der König von Portugal geradezu auf die Großkapitalisten seiner Zeit, das heißt auf Italiener und Deutsche angewiesen. Die Schwaben, schwerer als die Niederdeutschen von der Ablenkung des Levantehandels betroffen, wußten sofort die Gelegenheit zu nutzen. Sie hatten alte Verbindungen über Südfrankreich und Genua nach den Pyrenäenländern, insbesondere nach Zaragossa und Valencia, den Märkten für Saffran und Südfrüchte. Sobald die tiroler Saumpfade anfingen zu veröden und die Gewürze von Lissabon über Antwerpen den Rhein hinauf und die Donau abwärts strömten, richteten sich die „Edlen und berümbten Kaufleute der Kayserlichen Reichsstadt Augsspurgk und der ander Stette in Teutschland" an

der Schelde und am Tejo ein, wo ihnen die Gleichstellung mit den Portugiesen im Handel zugebilligt ward. Schloß das zwar noch nicht die Zulassung zu dem königlichen Handel nach Indien ein, so gelang es kurz darauf Lukas Rem, dem einflußreichen Vertreter der Welser in Lissabon, sein Haus, die Fugger und noch vier andere oberdeutsche Firmen mit drei Schiffen und bedeutender Einlage an der Indienfahrt des Jahres 1505 zu beteiligen. Natürlich geschah das unter portugiesischer Flagge und strenger Leitung des königlichen Faktors, aber mit einem Gewinne „bei 150%". Stolz nannten sich die Augsburger „die ersten Deutschen, die Indiam suchen" und nahmen auch, allerdings nur noch mit geringer Einlage, an der nächsten königlichen Kauffahrt nach dem Osten teil. Die Realisierung ihrer Geschäftsgewinne brachte weitläufige Rechtsstreitigkeiten mit dem Fiskus, der um so weniger entgegenkommend wurde, je mehr der König durch indische Handelsgewinne in den Besitz hinreichenden eignen Betriebskapitals kam, so daß er keiner fremden Geldgeber für das indische Geschäft mehr bedurfte[3].

Die altindische Zuckerindustrie war einst mit dem arabischen Islam auf seinem raschen Siegeszuge bis an den Westrand des Mittelmeerkreises gewandert, die Portugiesen führten das Zuckerrohr dann weiter auf die bis dahin unbewohnten Inseln des atlantischen Meeres und knüpften an diese Kulturpflanze das Geschick des westafrikanischen Negers. Um 1510 sind die Welser die ersten im Zuckerhandel des portugiesischen Madeira und der spanischen Kanaren[4].

Anders als zu Portugal standen die oberdeutschen Kapitalisten zur spanischen Krone. Ihrer auf den Besitz der Bergwerke in Mitteldeutschland, Oberungarn und Tirol gegründeten Geldmacht dankte Karl V. seinen Wahlsieg über Franz I.[5]. Ihr gut katholisches Geld half dem Kaiser in seinen Kämpfen gegen die protestantischen Reichsstände. Von seiner spanischen Königsmacht erhofften die Kaufleute Bezahlung mit den Schätzen beider Indien.

Als von der ersten Erdumsegelung, die Magalhães, der Größte unter den Großen dieser gewaltigen Zeit, mit seinem Leben bezahlte, ein einziges Schiff, die Victoria, nach Sevilla

zurückkehrte, ging die gesamte kostbare Nelkenfracht von Tidor in den Besitz der Welser über. Durch diese Fahrt war neben dem portugiesischen Ostwege ein spanischer Westweg nach Inselindien gefunden, und einen Augenblick schien es, als ob dort im fernsten Orient damals schon ein Kampf ausgetragen werden sollte um den Besitz dieser herrlichen Eilande, von denen Camões bald prophetisch sang:

> Auf Tidor und Ternate, wo die hehren
> Von Flammen rings umsprühten Gipfel blinken,
> Zu Nelkenbäumen wird dein Blick sich kehren,
> Um die die Erde Blut noch einst wird trinken
> Von Lusus' Volk.

In einem solchen Kampfe um die Heimat der Gewürze waren damals die Oberdeutschen und der König von Spanien natürliche Bundesgenossen gegen die Macht, die dem einen der einzige ernste Mitbewerber um die Herrschaft in der weiten Welt, dem anderen der immer gefährlichere Monopolist im Gewürzhandel war. Ein kaiserliches Dekret gewährte noch im Jahre der Rückkehr der Victoria den nicht-spanischen Untertanen des Kaisers das Recht der Teilnahme an der neuen Westfahrt durch die Südsee nach den Molukken, und bei den nächsten Expeditionen Loaysas und Sebastian Cabots finden wir die Oberdeutschen finanziell beteiligt [6]). War nach dem Osten die gegebene Halbwegstation Südafrika, das immer dem gehören muß, der in Indien herrscht, so ergab sich für den Westweg als natürlicher Stützpunkt das pazifische Südamerika. Hier setzten die Fugger an; der Indische Rat verlieh ihnen den Küstenstreifen von Peru bis zur Magalhães-Straße mit Hoheitsrechten und Monopolen auch für alle Inseln des Stillen Ozeans unter gleicher Breite. So schwebte den wagenden Augsburger Kaufherren der Reformationszeit derselbe Weg zur Erschließung der Südsee vor, auf dem mehr als drei Jahrhunderte später der Hamburger Godefroy von Valparaiso aus den Grund legte zu unserer heutigen Stellung in der pazifischen Inselwelt. Der Fuggersche Plan blieb auf dem Papier. Ob der Kaiser die Belehnung je gezeichnet hat, ist fraglich [7]).

Der Waffengang zwischen den beiden Völkern Iberiens im fernen Osten wurde, noch ehe er ernstlich entbrannt war, im Jahre 1529 zu Zaragossa beigelegt. Der Molukkenhandel blieb der Krone Portugal. In Chile erschienen statt der Fugger Pizarros Kapitäne und schoben ihre Macht bis an die Araucanergrenze des Südens vor, wo — ein eignes Spiel des Zufalls — im 19. Jahrhundert wieder deutsche Intelligenz und Zähigkeit eine Kulturoase im Regenwalde des Südens schufen. Trotz den Bestimmungen von Zaragossa blieben die Spanier auf den Philippinen; aber nicht ein chilenischer Hafen, sondern das mexikanische Acapulco wurde der Ausgangspunkt transpazifischer Schiffahrt. Statt des SO-Passats, vor dem Magalhäes durch das Mar Pacifico gelaufen war, und auf den die Fugger gebaut hatten, trug fortab der NO-Passat die einsamen spanischen Handelsschiffe durch die Wasserwüste des Pacifik nach Manila, von wo sie dann im Kuro Schio vor den Westwinden der gemäßigten Breiten zurückkehrten, als erste Europäer die kalifornische Küste streifend. Noch heute erinnern von Japan bis Singapore die verschiedenen Arten des ostasiatischen Dollars an ihr mexikanisches Urbild, noch heute zeugen spanische Namen bis Alaska hinauf von längst verschollenen und verschobenen Wegen des Weltverkehrs.

Die Fugger blieben durch die Pacht von Almaden, die sie bis 1645 zu bewahren wußten, mit der königlich spanischen Kolonialwirtschaft eng verbunden. Denn unter den wenigen spanischen Ausfuhrgütern war das Quecksilber eins der allerwichtigsten, da es seit Mitte des 16. Jahrhunderts durch die Einführung des Amalgamierungsverfahrens zur Ausscheidung der edlen Metalle unentbehrlich geworden war und in Amerika nur in geringer Menge im peruanischen Huancavelico gefördert wurde. Während ihrer etwa hundert Jahre dauernden Ausbeutung der Almadener Gruben lieferten die Fugger rund eine viertel Million Zentner des begehrten flüssigen Metalls an die Regierung ab [8]).

Weit mehr als die Fugger waren die Welser an der wirtschaftlichen Entwicklung des spanischen Amerika und am transatlantischen Handel beteiligt. Nachdem sie 1525 durch

königliches Privileg den Nationalspaniern im überseeischen Verkehr gleichgestellt waren, errichteten sie sofort Niederlassungen ihrer Firma in Sevilla, dem Monopolhafen für die Amerikafahrt, und in Santo Domingo, der Hauptstadt der neuen Welt. 1528 schlossen die Mitglieder ihrer Firma, Heinrich Ehinger und Hieronymus Sailer, die denkwürdigen Verträge von Burgos[9]. Diese brachten dem Augsburger Hause das Monopol der westindischen Negereinfuhr auf vier Jahre und die große Landkonzession von Coro im nordwestlichen Venezuela mit weitgehenden Monopolen und Hoheitsrechten. Die Welser zahlten dafür 20 000 Dukaten und waren verpflichtet, feste Plätze anzulegen, das Land zu besiedeln und deutsche Bergleute als Leiter und Vorarbeiter in die Minen von Española zu liefern. Für dieses große amerikanische Unternehmen erhielten sie eine eigene Kaje am Hafen von Sevilla. Ihre Werber durchzogen unter Trommelschall die Straßen der alten Maurenstadt, und ein Welsersches Geschwader lief noch im selben Jahre aus dem Guadalquivir, eine bewehrte deutsche Kaufmannsflotte, auf der Fahrt Besitz zu ergreifen von amerikanischen Tropenländern für eine Augsburger Firma. Aber spanisch war die Flagge und spanisch auch bis Santo Domingo der Oberbefehl. Dann übernahm der Vorsteher der dortigen Filiale, Ambrosius Ehinger, das Kommando und landete am 24. Februar 1529 in Coro, ein Welserscher Gouverneur der königlich spanischen Provinz Venezuela.

Bis in die Mitte der dreißiger Jahre dauerte ein lebhafter atlantischer Verkehr Welserscher Schiffe, die namentlich Sklaven, Proviant, Pferde hinüber, und Zucker und Häute herüber beförderten. Welsersche Bergwerke wurden auf Española und in Mexiko betrieben. Welsersche Handlungsgehilfen zogen in Venezuela als wüste Feldhauptleute an der Spitze verwegener Expeditionen südwärts durch ungekannte Wälder und Steppen und Gebirge dem sagenhaften El Dorado nach, das später Walter Raleighs Verhängnis wurde, und dessen Goldfundstätten noch Ende des 19. Jahrhunderts die Diplomaten und Börsen Englands und Nordamerikas in heftige Bewegung setzten.

Von den Spaniern draußen wurden die Welser und ihre Leute als stammfremde Herren gehaßt und von den amerikanischen Behörden in Santo Domingo offen und heimlich schikaniert, während sie zunächst im alten Spanien am königlichen Hofe und beim Indischen Rate einen Rückhalt fanden. Endlich gaben sie 1540 ihre Faktoreien in Santo Domingo und Sevilla auf und verkauften um dieselbe Zeit ihre mexikanischen Silbergruben an die Kronburger, eine hispanisierte deutsche Buchdruckerfamilie von Sevilla. Um den Besitz von Coro kämpfte die schwäbische Zähigkeit mit den Waffen und vor den Gerichten. Die letzten Vertreter deutscher Kaufmannsmacht in Venezuela, Bartholomäus Welser und Philipp v. Hutten, fielen durch gemeine Mörderhand, und zehn Jahre später erklärte der Indische Rat endgültig Venezuela für heimgefallen an die Krone Spanien. Das war 1556, in demselben Jahre, wo der deutsche Kaiser aufhörte, König von Spanien zu sein.

Mit dem sinkenden 16. Jahrhundert sinken in Deutschland Zentralgewalt und Städteherrlichkeit. Der deutsche Geist, der im Anfange des Jahrhunderts die weltbefreiende Tat getan hatte, auf der unsere ganze moderne Kultur ruht, scheint sich ganz auf ödes Dogmatisieren einzustellen. Die verhängnisvollen Beziehungen zwischen Kirchenbekenntnissen und landesfürstlicher Territorialpolitik beeinflussen immer stärker die Geschicke unseres Volkes. Die beiden großen Religionsparteien werden einander immer feindseliger, und nach manchen kleineren Zuckungen steigt das Jahrhundert des großen Kriegs herauf, das alles zertrat, was in Deutschland schön und groß war, Volksbewußtsein und Städtefreiheit, Sprache, Kunst und Kultur; das den deutschen Bürger zum Spießbürger, den deutschen Kaufmann zum Krämer machte; das den unseligen fremden Einschlag der Servilität in das stolze deutsche Volk des 16. Jahrhunderts brachte. Und währenddessen schufen Shakespeare und Molière, Rembrandt und Velasquez für die Ewigkeit, währenddessen eroberten und exploitierten die Westvölker eine neue Welt.

Alle diese Eroberungen, ob ausgeführt von königlichen Kapitänen oder adligen Conquistadoren, ob getragen von demokratischen Sektierern oder von Sendboten alter und neuer

Orden, ob unternommen von heroischen Seeräubern oder kaufmännischen Kompagnien, alle waren nur möglich durch die schöpferische Kraft eines stolzen starken Nationalgefühls. Nur Völkerindividuen, nicht Einzelmenschen ohne die Macht einer selbstbewußten Nation hinter sich, konnten teilnehmen an diesem Kampfe um den Erdenraum.

Die heimischen Regierungen sahen die so gewonnenen Gebiete vor allem an als eine Quelle des Reichtums für den Fiskus oder die Volkswirtschaft des Mutterlandes. Daß der Eroberer das Land, das er jenseits der Meere gewann, daß er den Seeweg, der dorthin führte, den Handel, der dort aufsprang, als seinen ausschließlichen Besitz ansah, galt von Anfang an als selbstverständlich. Die mittelalterliche Autorität des Papstes teilte zunächst in moderner Weise nach Gradlinien die Welt unter Spaniern und Portugiesen auf[10]). „The principal good of colonies is to afford a monopoly of trade for the Mother country“ [11]). „Les colonies sont formées par la métropole et pour la métropole“ [12]). So formulierten alsdann die Völker, die den Merkantilismus am konsequentesten durchführten, das Dogma des Pacte colonial, der dem Mutterlande die Rolle der fabrizierenden, handelnden und dirigierenden Stadt, der Kolonie die des für die Stadt Rohstoffe bauenden flachen Landes zuwies. Und für dieses Ziel wandten alle, wie verschieden sie sonst waren, als Hauptmittel an, Ausschluß jedes fremden Konkurrenten von der eigenen Domäne und Erweiterung dieser eigenen Domäne, soweit die Machtmittel reichten. Kolonialwirtschaft und Kolonialhandel decken sich mit Kolonialbesitz; wer diesen nicht hat, kann jene nicht treiben.

So ist der Deutsche als Kaufmann und Frachtführer verbannt vom Ozean, weil es keine deutsche Nation gibt, die überseeischen Besitz hat. Die politische Macht der hansischen Seefahrer war gebrochen durch die nationale und wirtschaftliche Erstarkung der Völker des Nordens und Westens. Die Eröffnung der ozeanischen Handelswege aber traf ihren Handel nicht in gleicher Weise vernichtend wie den der Oberdeutschen und Italiener. Ward ihnen auch der Ozean verschlossen, so erlitt ihr Handel über

die europäischen Meere zunächst nicht nur keinen Rückgang, sondern wurde befruchtet durch den Aufschwung der Westländer und deren Kolonialhandel. Sie vertrieben die Kolonialwaren weiter nach Mittel- und Nordeuropa. Die Kriegszeiten waren nicht die schlechtesten für den neutralen Reeder. Er lieferte dem Westen mehr als früher an Kriegs- und Schiffsbedarf: Schießpulver, Geschütze, Holz, Eisen, Teer, Hanf, Seile, vor allem auch fertige Fahrzeuge. Die meisten großen englischen Schiffe für die neue ozeanische Fahrt wurden an der Südküste der Ostsee gebaut. Das letzte dieser Hanseatenschiffe war der berühmte und gefürchtete „Jesus von Lübeck“, den die Königin Elisabeth selbst gekauft hatte, das Admiralschiff des ersten englischen Sklavenhändlers Sir John Hawkins, das 1568 auf der Reede von Veracruz an die Spanier verloren wurde[13]). Auch die Ausrüstung und Verproviantierung der spanischen Armada gegen England brachte den Osterlingen viel gutes Geld in die Ostsee. Als England ihnen den Kanal sperrte, nahmen sie ihren Weg um die Orkneys herum. Aber derartige Fahrten mit Kriegskontrebande waren nicht gerade ehrenvoll und trugen hohes Risiko, wie 1589 die Konfiskation von 60 hanseatischen Schiffsladungen durch Francis Drake auf dem Tejo zeigte[14]). Halbgeduldete Schmuggelei führte auch gelegentlich unternehmende hanseatische Kapitäne im 17. Jahrhundert nach Westindien, wo während der Kriegswirren die Pflanzer ihren Zucker lieber an fremde Zwischenläufer als gar nicht verkauften.

In Brasilien erschwerten die lang ausgedehnte Küste und häufige Kämpfe gegen französische Kolonialunternehmer sowie gegen die holländisch-westindische Kompagnie den Portugiesen die Aussperrung der Fremden. Während der portugiesische Kavalier den königlichen Dienst in Indien vorzog, waren vertriebene und geflüchtete Juden die Hauptunternehmer in der brasilianischen Zuckerindustrie geworden. Fast gleichzeitig mit der Einwanderung der portugiesischen Juden nach Hamburg erfolgt ein zeitweiliges Aufblühen der hamburgischen Brasilfahrt in den letzten Jahren des 17. Jahrhunderts, so daß man wohl vermuten darf, daß diese Zuwanderer das Bindeglied zwischen

ihren Stammesgenossen in Südamerika und ihrer neuen Heimat waren [15]).

Diese transozeanischen Unternehmungen trugen in sich den Keim der Vergänglichkeit. Der deutsche Händler wurde vorübergehend geduldet oder halb geduldet, solange es das Interesse anderer erheischte. Eine sicherere Basis suchten Hamburger Kaufleute, indem sie 1695 in Aussicht nahmen, sich an der großen schottischen Unternehmung zu beteiligen, durch die William Paterson, der Gründer der Bank von England, von dem Isthmus von Darien aus dem Welthandel neue Bahnen weisen wollte. Da erklärte der englische Gesandte den Hamburgern, „daß Ihro Königliche Majestät von England so ungnädig nehmen, daß einige Kauffleute in Hamburg sich wolten bey der Schottischen Compagnie interessieren; E. Hochw. Raht sollte das sehen zu preacaviren, damit ein Unglück von Particuliren und der Stadt abgewendet würde.“ Der Ehrbare Kaufmann war zwar „befrembdet“ über den Brief des „Englischen Herrn Envoyé“, denn sie als „freye Leute“ könnten, wenn sie es „convenient“ fänden, das „Ihrige woll interessiren und risquiren“. Es sei gegen das Völkerrecht, daß der „Erbare Kaufmann sollte intimidiret werden“. Der Ehrbare Kaufmann wurde aber intimidiret, und die Zeichnungen wurden zurückgezogen, nachdem auch noch Seine Katholische Majestät der König von Spanien erklärt hatten, daß Sie an der Verbindung keinen „Gefallen haben könnten“. Für den Geldbeutel der Hamburger war es übrigens ein Glück, daß sie vor der tollen Spekulation Patersons bewahrt blieben. Das mittelamerikanische Caledonien und Neu-Edinburg wurde für den schottischen Nationalwohlstand und die schottische Volkskraft ein schwerer Aderlaß [16]).

Friedrich Wilhelm, der große Kurfürst von Brandenburg, der in seinen Jünglingsjahren von holländischer Seegröße starke Eindrücke für sein Leben empfangen hatte, und der auf dem Totenbette die Parole Amsterdam ausgab, versuchte zu Anfang seiner Regierungszeit eine brandenburgisch-ostindische Kompagnie nach holländischem Muster zu gründen. Der Plan scheiterte an der Unmöglichkeit, 20000 Reichstaler zur Anzahlung für das dänische Tranquebar aufzubringen [17]). Sein

Versuch, sich im letzten Viertel des 17. Jahrhunderts in Westafrika festzusetzen und gleichzeitig in Westindien unter irgendwelcher Form bei Franzosen, Engländern oder Dänen seinen Schiffen und ihrer Ladung Einlaß zu verschaffen, war der Versuch, eine in Brandenburg beheimatete, in enger Beziehung zum Staate stehende Kompagnie am afrikanisch-westindischen Sklavenhandel zu beteiligen. An diesem kurfürstlichen Unternehmen waren, wie bei dem ostindischen, deutsche Kaufleute nicht beteiligt, sondern kurfürstliche Beamte, holländische Kapitalisten und die Stadt Emden [18]). In den brandenburgischen Ländern des 17. Jahrhunderts waren keine Kaufleute vorhanden, deren Gesichtskreis und Mittel auf das Salzwasser gereicht hätten. Sie wußten zwar „mit ihren Privilegien denen Littauern und Polen die Beutel zu schneuzen", wollten aber nichts „bei der See aventüren", so sagte im Jahre 1684 der welterfahrene Holländer Raule, die treibende Kraft bei des Kurfürsten afrikanischen Plänen [19]).

Der traurige Ausgang des brandenburgischen Unternehmens zeigt, wie auch ein willensstarker, zielbewußter Fürst scheitern mußte, da die Zeit nicht reif war. Handelsstationen haben einen Zweck, wenn ein Kaufmann da ist, der sie nützen kann; sie können bestehen, wenn eine Macht vorhanden ist, die den Kaufmann und seine Station draußen mit starker Hand gegen Angriffe bewaffneter Konkurrenten schützen kann. Beides fehlte dem damaligen Brandenburg-Preußen.

Die Rauleschen Unternehmungen sowie eine ganze Anzahl von überseeischen Projekten, die den preußischen Königen des 18. Jahrhunderts von Ausländern unterbreitet wurden, waren im Grunde weiter nichts als Versuche holländischer, englischer oder französischer Untertanen, unter dem Schutze der preußischen Flagge nach Ländern und Meeren zu handeln, die ihnen unter ihren eigenen Landesflaggen durch Monopolkompagnien verschlossen waren. Die fremden Unternehmer wollten nur ein „Octroi" und den „Pavillon", das heißt einen königlichen Freibrief und das Recht, die preußische Flagge zu führen. Deutsche Kaufmannsunternehmungen waren es nicht, wohl aber hätten sie möglicherweise Pionierarbeit für den deutschen Handel

leisten können. Die preußischen Könige waren allen diesen Anerbietungen gegenüber meist in der Lage des Ohnmächtigen, der möchte, aber nicht kann. Sie hätten die Gelegenheit gern ergriffen, mit ihrer Flagge auf der See zu erscheinen; das Generaldirektorium ist immer dafür, der Minister des Auswärtigen aber gibt den Ausschlag durch Antworten, die in der Form verschieden, dem Sinne nach stets bedeuten, daß Seine Majestät ablehnen muß, da Sie „jetziger Zeit die Seepuissancen zu menagiren Ursach haben“ [20]).

Im schroffen Gegensatze zu weitsichtigen Gedanken und Denkschriften preußischer Könige und Staatsmänner steht auch jetzt noch das Können und Wollen des preußischen Untertanen. Den klassischen Ausdruck findet sein Philisterstandpunkt in der Schilderung der Residenzstadt Berlin vom Jahre 1798, wo es im Anschluß an asiatische Handlungspläne heißt: „Daß ein Einländer auf eine solche Idee hatte gerathen können, wird derjenige nicht glauben, der den biederen Sinn des Brandenburgers kennt, welcher gemeiniglich lieber auf seinem Boden bleibt“. „Hätte man doch nicht vergessen, daß es unserer Bestimmung gar nicht angemessen ist, nach höheren Dingen zu trachten, als wozu uns die natürliche Lage, in der wir uns befinden, auffordert. Betragen wir uns derselben gemäß, so ist unser Glück gemacht, das wir in einem anderen Welttheile aufzusuchen wohl nicht befugt, noch angewiesen sind“ [21]).

Einen Versuch, die österreichischen Niederlande wieder an die See zu rücken, von der sie seit dem Westfälischen Frieden durch die Scheldesperre abgeschnitten waren, bedeuteten die indischen Unternehmungen unter habsburgischer Flagge im zweiten und dritten Jahrzehnt des 17. Jahrhunderts.

Nach Anderson waren übrigens auch hier „die meisten Schmugglerschiffe, ihre Kapitäne und Hintermänner Engländer und Holländer“, und Engländer und Holländer gingen mit allen Mitteln gegen ihre monopolbrechenden Landsleute vor. Der Kaiser endlich opferte die Ostender Kompagnie den nachdrücklichst protestierenden Seemächten im Wiener Vertrage von 1731 gegen Anerkennung seiner pragmatischen Sanktion [22]).

Das letzte Drittel des 18. Jahrhunderts brachte den die Salzsee befahrenden Deutschen, das heißt vor allem den Bremern und Hamburgern, die Möglichkeit eines legitimen westindischen Handels. In den 60er Jahren eröffneten die Dänen St. Thomas, wo sich dann bald der Charlotte-Amalie-Hafen zur internationalen Poststation für ganz Westindien entwickelte. Frankreich, von England schwer bedrängt, ließ kurz darauf unter gewissen Einschränkungen fremde Schiffe in seinen Zuckerinseln zu. Dazu kam, daß Spanien von 1765 bis 1788 allmählich allen Spaniern und allen spanischen Häfen den Verkehr mit den amerikanischen Kolonien gestattete und damit erweiterte Möglichkeiten eines gewinnbringenden Schmuggels schuf. 1776 wurde in Bremen die erste Zuckerraffinerie eröffnet durch einen Unternehmer, der selbst in Westindien gewesen war, um dieselbe Zeit blühen hier die Tabaksmanufakturen auf, die zuerst um 1650 erwähnt werden[23]).

Das große Ereignis aber dieser Zeit war die Empörung der dreizehn englischen Kolonien. Auch bei dieser Gelegenheit wurde den Hanseaten klar gemacht, daß sie nicht Seemächte, sondern Handelsrepubliken seien. Auf Veranlassung des britischen Residenten wurde im Jahre 1776 ein Schiff in Hamburg von Senats wegen an die Kette gelegt, weil es „Rebellen", das heißt Nordamerikanern, gehöre. Erst nach Wochen ward es freigegeben nach einem feierlichen Eide der Befrachter, daß dies nicht der Fall sei. Zwar protestierte die Kommerzdeputation an den Senat, es sei niemals „ein Gesetz bekannt gemacht und den amerikanischen Schiffen verboten worden, in einem freyen Reichshafen anzulegen". Aber noch war die Macht auf seiten des britischen Herrn Envoyé, und der Ehrbare Kaufmann wurde intimidieret wie anno 1697. „Most of their teeth are out, and the rest but loose", hatte schon 1601 Wheeler, der Sekretär der Merchant Adventurers, von seinen alten hanseatischen Feinden gehöhnt[24]).

Als aber der amerikanische Krieg dem Ende zuging, traten noch im Jahre 1782 zur Erschließung des neuen Handelsgebietes unternehmende Kaufleute in Hamburg zusammen. Ihr Sendbote überbrachte einen Brief an den Kongreß mit einem Glück-

wunsch zu der Befreiung, dem ,,erhabenen Ereignis, dem Wunder dieser und der spätesten Zeiten", und am 20. April 1783 ging das ,,erste Schiff, genannt Elise Katharina, Capitän Peter Kratz, seitdem die 13 vereinigten Provinzen in Nordamerika von England frey erkläret worden, von hier nach Charlestown und Philadelphia in See"[25]). Bald ließen sich Hamburger und Bremer und auch andere deutsche Kaufleute in Amerika nieder. Baltimore, der große Markt für die Virginia- und Maryland-Tabake, und Charleston, der Ausfuhrplatz des Carolina-Reises, wurden bevorzugt von Kaufleuten, die nach erfolgreicher Arbeit in die Heimat zurückkehrten[26]).

Und nun erfolgte ein rascher Aufschwung des transatlantischen Handels der Hamburger und Bremer. 1792 erklärten die Kommerzdeputierten dem Senat, ,,daß Hamburg so gut wie England, Holland, Frankreich und Spanien den Kaffee, sowohl wie auch die mehresten der übrigen westindischen Produkte direkt aus Amerika, kommen lasse". Direkt bezogener Tabak und Reis werden Bremer Stapelartikel. Dafür gehen dann als Zahlung schlesische Linnen und sächsische Strumpfwaren direkt nach Amerika und der Bericht über die Leipziger Ostermesse von 1796 stellt fest, daß die unmittelbaren Seeverbindungen ,,absonderlich für Hamburg und demnächst für Bremen von großer Wichtigkeit, auch selbst für hiesige Lande keineswegs gleichgültig sind".

So bildeten die letzten Jahre des 18. Jahrhunderts einen Höhepunkt für den deutschen Überseehandel. Dann folgten schlimme Zeiten; der Betrag der Hamburger Kaffeeeinfuhr von 1799 wurde erst 1840 wieder erreicht. Der große Weltkampf Napoleons gegen England mit all seinen Begleit- und Folgeerscheinungen, Kolonialkriegen, Blockaden und Kontinentalsperre, wurde tödlich für die kleinen Handelsstaaten. Und als 1810 die deutsche Nordsee von den Départements der Ems occidentale, Bouches du Wéser und Bouches de l'Elbe umsäumt ward, gab es keinen deutschen Handel mehr nach Übersee.

Der Sturz Napoleons und Deutschlands Befreiung brachten trotz der allgemeinen Erschöpfung und Verarmung wieder neues Leben, ein Leben allerdings, das sich in mannigfachen

Kämpfen durchsetzen mußte. Vor allem litten nach wie vor unsere deutschen Schiffer, Verfrachter und Versicherer weit mehr als ihre westlichen Konkurrenten unter der Unsicherheit der Seewege. Es ist ein trauriges und wenig gekanntes Kapitel deutschen Jammers, das von den „türkischen afrikanischen Corsairen“, die den Seeraub von Staats wegen betrieben. Nachdem sie im Anfange des 17. Jahrhunderts zum Gebrauche der Raasegel übergegangen waren, reichte ihre Macht bald bis in die Nordsee. Die deutschen Westfahrer segelten gewöhnlich „binnen durch“, durch den leicht zu kontrollierenden Kanal auf Lissabon, Cadiz und Malaga; in besonders gefährlichen Zeitläuften aber bogen sie nach „Norden um“, Schottland umfahrend. Auch die „Grönlandfahrer“, die Walfischfänger der Spitzbergischen Gewässer, die Händler „auf Muscovien“, die Archangelfahrer, und endlich sogar die Schiffe der englischen und holländischen Fahrt waren im 17. und 18. Jahrhundert in beständiger Gefahr, gekapert zu werden.

Die Bremer und Hamburger suchten Schutz bei Engländern und Holländern, natürlich vergeblich. Wie recht in diesem Zusammenhange der Hamburger Rat 1689 hatte, daß „uns von Holland und Engelland jetzo, wie vor Augen und jedem bekant, die Schiffahrt mißgönnet und aufgehalten werde“, bestätigt Anderson hundert Jahre später mit dem naiven Nationalegoismus des Engländers, der „den großen Vorteil zu schätzen weiß, den es unserem Handel bringt, daß die Korsaren mit anderen Krieg führen und uns in Frieden lassen“ [27]). Sogar mit den Malteser Rittern suchten die Hanseaten anzuknüpfen, um sich wieder das Mittelmeer zu öffnen, wo sie früher in Livorno und anderen italienischen Häfen Seide gegen Getreide eingehandelt hatten, wo sie in Venedig manch gutes Hamburger Schiff mit Ladung verkauft und dann den Rückweg über die Alpen genommen hatten.

War auch die Rolle der Völker Westeuropas gegenüber den Barbaresken durchaus nicht immer rühmlich, so hatten ihre Kaufleute doch immer einen nationalen Staat hinter sich, der seine Hand über seine seefahrenden Söhne hielt. Zwar rüsteten auch die Hanseaten „Convoyer“ aus, bewaffnete Begleitschiffe für die flottenweis fahrenden Kauffahrer, „damit

die Handlung nicht gar den Englischen und Franzschen zugebracht würde". Aber die Mittel der einzelnen Städte gestatteten selten, mehr als ein Schiff unter Waffen zu halten, und auch dieses nicht dauernd und nur unter Erhebung bedeutender Convoygebühren, die wieder den Handel beschwerten. Für diese städtischen Defensivkriegsschiffe mußte gegenüber den mächtigen Flotten der christlichen Seemächte natürlich die Vorsicht der bessere Teil der Tapferkeit sein. Die Instruktionen warnen die Kapitäne, den schwedischen oder französischen Küsten zunahezukommen, das könne man als „bravade" ansehen und „einige Kreuzer" gegen sie schicken. Wenn die spanische Flotte ihnen begegnet, so soll der Kommandeur sich nach den sekreten Articulen von 1662 „gemelter königlicher Flotte submittieren und Visitation zulassen". Die letzte Convoyfahrt unter einer hanseatischen Flagge fand gegen Mitte des 18. Jahrhunderts statt; und über sie gießt die London Gazette im Jahre 1747 die Schale ihres bitteren Hohnes aus: „The Hamburghers have again lost 3 ships, which are fallen into the hands of the Algerines; and the Convoy, which was sent out for their protection, is now at Cadiz, waiting itself for a Maltese Convoy to return homewards"[28]).

Neben diesen Versuchen der Abwehr suchten die Hanseaten durch Verträge, mit anderen Worten durch regelmäßige Tributzahlungen, sich Seefrieden von den Barbaresken zu erkaufen, wobei aber auch hier die christlichen Westmächte hindernd hineinspielten. Lagen diese mit den Afrikanern in Fehde und Kaperkrieg, so erklärten sie die fälligen Tribute der Hanseaten an die Mauren für Kriegskonterbande und verboten ihre Zahlung; mit dem Erfolge, die nunmehr vertragsbrüchigen Hanseaten aufs neue mit den Barbaresken zu verfeinden. Standen die Westmächte dagegen im Vertragsverhältnis mit den Piraten, war es ihren Vertretern leicht, die unbeschäftigten Kaper auf die wehrlosen deutschen Konkurrenten zu hetzen. Auch durch ihre geographische Lage waren die Westvölker eminent bevorzugt; Spanien und Frankreich waren unmittelbare Mittelmeermächte, und England, das schon im 16. Jahrhundert Gesandtschaften in Konstantinopel und Marokko und Agenten

in mehreren anderen Häfen hielt, stützte sich seit Anfang des 18. Jahrhunderts auf seine festen Stellungen in Gibraltar und Port Mahon auf Menorca.

Während so die Schiffe der Westeuropäer unter nationaler Flagge die Ozeane und das Mittelmeer befuhren, war oft in den deutschen Seestädten nicht einmal Versicherung auf Lissabon zu bekommen. Kollektanten gingen von Haus zu Haus, und die Ältesten der Schiffergilden empfahlen „die bedauernswürdigen Gefangenen, die nun in barbarischer Sklaverey schmachten, dem Mitleiden und der Hülfe ihrer Mitbürger". In Hamburg und Lübeck waren die „Sklavenkassen" öffentliche Zwangsversicherungsanstalten des Schiffsvolks zur Einlösung gefangener Seeleute aus der nordafrikanischen Sklaverei; in Bremen gab es mehrere private Sklavenkassen, deren eine bis 1851 bestand[29]). An Hamburger Schiffen wurden allein in den Jahren von 1719 bis 1747 fünfzig nach Algier aufgebracht mit einer Besatzung von 633 Mann. Schiffe und Ladung waren verloren, die Lösung der Mannschaft kostete 1,8 Millionen Mark. Und dabei lagen 1749, in Goethes Geburtsjahr, noch über hundert hamburgische Sklaven in Algier in Ketten.

Hatte so das Römische Reich deutscher Nation versagt, so ging es nach dem Befreiungskriege nicht besser. Als im Mai 1817 angesichts der deutschen Nordseeküsten wieder vier Schiffe, drei Hanseaten und ein Oldenburger, von den Mauren gekapert waren, brachten die drei freien Seestädte die Sache vor den Deutschen Bundestag, um „die durch jene Seefrevel gefährdete Ehre der deutschen Flagge und Wohlfahrt der deutschen Nation aufrechtzuerhalten". Der Bundestag beschloß in einer besonderen Barbareskenkommission, daß ohne Unterstützung der Seemächte, besonders Englands, nichts zu machen sei. Nur Baden fand ein kräftiges Wort in der Sitzung. Johann Smidt aber, Bremens größter Bürger, der Freund Fichtes, der weitsehende Begründer Bremerhafens, erklärte kurz darauf „haben wir 1813 die alte Waffenscheu zu Lande glücklich besiegt, warum sollte sie denn auf dem Meere permanent bleiben müssen?"[31]) Aber man folgte nicht seinem guten Bremer Spruche „Greif an das Werk mit Fäusten", sondern die Söhne der alten

stolzen Hansa gingen wieder betteln bei Holländern und Franzosen, bei Marokko und Tripolis. Und 1828 erklärte der Staat, dessen Flagge vor fast 150 Jahren in Westafrika geweht hatte, „die preußische Schiffahrt im Atlantischen Meere sei noch zu unbedeutend, um auf durchgreifende Mittel zu ihrem Schutz Bedacht nehmen zu müssen“ [32]).

Mittlerweile ging die Räuberei fröhlich weiter, und die Hanseaten dachten ernstlich daran, die Tributzahlungen wiederaufzunehmen. Daß dies nicht geschah, lag hauptsächlich daran, daß Hamburg, Bremen und Lübeck sich über die auf den einzelnen entfallende Quote nicht einigen konnten. Endlich kam auch in diesem Jammerspiele der Humor zu seinem Rechte. An die drei Hansestädte gelangte ein in arabischer Sprache geschriebener Erlaß des Sultans von Marokko, den zunächst kein Mensch entziffern konnte. Durch auswärtige Sprachverständige wurde festgestellt, daß Seine Scherifische Majestät den rückständigen Tribut für 30 Jahre verlangten. Kurz darauf erschien ein marokkanischer Jude als Gesandter in Hamburg, um dem Schreiben seines Gebieters Nachdruck zu verleihen. Das war im Oktober 1829, als der Prinz von Preußen, unser späterer alter Kaiser Wilhelm, im 33. Lebensjahre stand!

Wahrscheinlich wäre ein neuer Tributvertrag abgeschlossen worden, wenn nicht 1830 eine französische Flotte Algier erobert und damit dem Barbareskenunfug ein für allemal ein Ende gemacht hätte. Das Glückwunschschreiben der hanseatischen Senate an Karl X. traf in Paris ein, gerade als der Julisturm die Bourbonenherrlichkeit hinwegfegte. Durch die französischen Waffen von Seeräubersorgen befreit, konnten nunmehr unsere Kaufleute unbehindert den Ozean beschreiten.

Hatte das ausgehende 18. Jahrhundert ihnen den Zutritt nach Nordamerika gebracht, so hatte das beginnende neunzehnte ihnen die Pforten des romanischen Teiles der neuen Welt geöffnet. Als 1807 zur Durchführung der Kontinentalsperre französische Heere in die iberische Halbinsel einrückten, war das Haus Braganza nach Rio entflohen, und Brasilien wurde ohne ernste Zuckungen aus einer portugiesischen Kolonie ein selbständiges Kaiserreich mit offenem Auslandshandel. Gleich-

zeitig begann der Freiheitskampf der Kreolen im spanischen Amerika, wo sofort als Helfer in der Not und gewinnsuchende Kaufleute Nordamerikaner und Engländer in Buenos Aires und anderen Plätzen erschienen. Die Hanseaten mußten noch 1815 auf eine Drohung des Königs von Spanien zurückstehen. Als aber 1822 die Vereinigten Staaten und bald darauf auch England die südamerikanischen Republiken anerkannt hatten, da faßte in der letzten Jahresversammlung des Ehrbaren Kaufmanns der Präses die große Errungenschaft des Jahres in die Worte zusammen: „Hamburg hat Kolonien erhalten“ [33]).

In diesem Jubelruf drückte sich jahrhundertelanges Sehnen und hoffnungsfrohe Zukunftsahnung aus. Hat man die Reisen Alexander von Humboldts die zweite, die wissenschaftliche, Entdeckung Südamerikas genannt, so kann man die Jahre, die nun folgten, die dritte, die wirtschaftliche, Entdeckung des südlichen Kontinentes nennen. Hier standen zum ersten Male in Übersee die hanseatischen Kaufleute in freiem Wettbewerbe mit anderen Völkern, unbehindert durch koloniale Monopole und koloniale Traditionen, nicht mehr als Schleichhändler oder Gelegenheitssucher.

Durch den Zwang eines viertel Jahrtausends hatten sie gelernt, jeden Weg zu nützen, der sich ihnen bot. Sie hatten gelernt auch ohne den Rückhalt eines starken nationalen Staates durch eigene Findigkeit und Zähigkeit sich eine Stellung in der Welt des Handels zu schaffen. Sie hatten allerdings auch gelernt, sich vor den Mächtigen dieser Welt zu ducken und zu drücken. Ihre Stadtstaaten waren zu Kaufmannsgemeinschaften geworden, deren Leben sich ganz auf die eigenen Interessenkreise eingestellt hatte; sie hatten, wie Bürgermeister Smidt es 1808 faßte, in ihrem „individuellen Civismus und hanseatischen Föderalismus“ es verlernt, „Deutsche zu sein“ und „mit den übrigen vereinigten Stämmen der deutschen Nation Leid und Freude zu teilen“ [34]).

Es ist ungerecht über diese Kaufmannsaristokratien hart abzuurteilen. Ihre Zustände waren gegeben durch ihre geographische Lage, durch die geschichtliche Entwicklung Westeuropas und des alten Deutschen Reiches. Diese selben hanse-

atischen Kaufleute sind in weiterem Verlaufe des 19. Jahrhunderts die Pioniere eines großen deutschen Vaterlandes in der Übersee geworden, lange ehe es wieder eine deutsche Flagge gab. Damals aber, als sie sich anschickten zu ihrer neuen nationalpolitischen Aufgabe, des soll man eingedenk sein, da war die Forderung von Einigkeit und Recht und Freiheit für das deutsche Vaterland im deutschen Inlande noch mit bitterer Gefahr für Leib und Leben verbunden.

Über dem Jammer der Reaktionszeit wollen wir deshalb in diesem Zusammenhange eines deutschen Mannes nicht vergessen, unseres Friedrich List, der mit hinreißender Beredsamkeit seinen Glauben an ein einiges, freies, industriegewaltiges und seemächtiges Deutschland öffentlich bekannte und als ein Märtyrer dieses seines Glaubens starb. Ihn hatte der Staatsgedanke mächtig gepackt zu einer Zeit, wo es keinen deutschen Staat gab; ihn, den Schwaben, der die weite Welt gesehen, der die Erbärmlichkeit der kleinen deutschen Despotien und die Weltgröße der Angelsachsen am eigenen Leibe erfahren hatte.

„Nirgends haben Arbeitsamkeit und Sparsamkeit, Erfindungs- und Unternehmungsgeist der Individuen Bedeutendes zustande gebracht, wo sie nicht durch die bürgerliche Freiheit, die öffentlichen Institutionen und Gesetze, durch die Staatsadministrationen und durch die äußere Politik, vor allem aber durch die Einheit und Macht der Nation unterstützt gewesen sind.“ „Die Geschichte kennt kein reiches, kein handel- und gewerbetreibendes Volk, das nicht auch ein freies gewesen wäre.“

So faßte er das Ergebnis seiner Geschichtsauffassung zusammen und prophezeite, seiner Zeit genial voraneilend, den „souveränen Kirchspielen“ der Hanseaten, daß sie für ihre Nation werden müßten „was London und Liverpool den Engländern, Newyork, Boston und Philadelphia den Amerikanern sind“; für ihre Nation, die „von der Natur selbst berufen ist, sich unter den kolonisierenden und kulturverbreitenden Nationen in die erste Reihe zu stellen“ [35]).

Liebe Kommilitonen! Die Gegenwart ist ernst und nicht gerade geeignet zum Festefeiern. Wir tun dessen schon genug, oft zuviel. Aber wenn wir an Gedenktagen wie dem heutigen

ein Halt machen im Alltagsleben und in die Vergangenheit zurückblicken, so kann nur ein Pessimist von Beruf leugnen, daß nicht unendlich Vieles besser geworden ist in deutschen Landen. Wir wollen uns die Freude an unserem Volke, den Glauben an unser Volk und seine Zukunft nicht rauben lassen. In ihm, unserem starken, treuen, deutschen Volke leben viele edle Kräfte, an die man glauben, denen man vertrauen muß. Daß unser Volk zusammengefaßt ist zu einer großen und starken Nation, daß der deutsche Kaufmann heute hinausziehen kann in die Welt, mit dem sicheren Gefühl, daß die Macht seines Volkes hinter ihm und seinem guten Rechte steht, das danken wir der ernsten gemeinsamen Arbeit von Fürsten und Bürgern. Was sie für unser Volk getan haben, das wollen wir in dankbarer Erinnerung den pflichtbewußten Königen aus dem Hohenzollernhause und ihren großen Staats- und Kriegsmännern nie vergessen. Das wollen wir auch am heutigen Tage dem ersten deutschen Manne, unserem Kaiser, aus freiem treuen Herzen danken, ihm, der Begeisterung und Verständnis für die Kaufmannschaft und Seegeltung des deutschen Volkes stets gehegt und in starker Persönlichkeit betätigt hat.

Alle Kräfte unseres Volkes zu immer freierer und edlerer Entfaltung zu bringen, das ist unser aller Aufgabe, das ist vor allem Ihre Aufgabe, liebe Kommilitonen, für die Sie durch die neue Bildung, die hier durch die Berliner Kaufmannschaft ihre Stätte gefunden hat, heranreifen sollen zu Führern Ihres Volks.

Treten Sie heran an diese Aufgabe in einer Gesinnung, daß Sie nicht zu erröten brauchen, wenn Sie mit dem alten Ernst Moritz Arndt von des Vaterlandes Herrlichkeit singen:

Es geh durch Tugenden bewundert,
Geliebt durch Redlichkeit und Recht,
Stolz von Jahrhundert zu Jahrhundert
An Kraft und Ehren ungeschwächt!

Literatur.

1. S. Günther, Martin Behaim, Bamberg 1890, S. 25.
2. Mikrokosmus, 3. Auflage, III, S. 114, 122.
3. B. Greiff, Tagebuch des Lukas Rem, Augsburg 1861, 26. Jahresbericht des historischen Vereins für Schwaben und Neuburg.
4. Konrad Haebler, Die überseeischen Unternehmungen der Welser, Leipzig 1903, S. 31. (Reiche Literatur.)
5. Ehrenberg, Das Zeitalter der Fugger, Jena 1896, I, 107.
6. Haebler, Welser, S. 44.
7. Haebler, Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde, Berlin 1893, XXVII, S. 404.
8. Haebler, Die Geschichte der Fuggerschen Handlung in Spanien, Sozialgeschichtliche Forschungen I, S. 290.
9. Haebler, Welser, S. 52.
10. Supan, Die territoriale Entwicklung der europäischen Kolonien, Gotha 1906, S. 14.
11. Egerton, A Short History of British Colonial Policy, London 1897, S. 4.
12. Formulierung der Encyclopédie, zitiert nach Deschamps, Histoire de la Question Coloniale en France, Paris 1891, S. 311.
13. Richard Hakluyt, Principal Navigations, Voyages, Traffiques, and Discoveries of the English Nation. Ausgabe in Everyman's Library, London, VI, S. 304.
    Anderson, An historical and chronological Deduction of the Origin of Commerce. Ausgabe von 1787, London, II, S. 121 (die Jahreszahl 1564 ist falsch.)
14. Hakluyt, IV, S. 340.
    Anderson, II, S. 172.
15. Ernst Baasch, Beiträge zur Geschichte der Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika, Hamburg 1892, S. 11.
16. Baasch, Hamburg-Amerika, 18; außer der dort gegebenen Literatur vgl. Anderson II, 609 und Macaulay: The History of England, Tauchnitz-Ausgabe 1861 Bd. IX, S. 239.
17. R. Schück, Brandenburg-Preußens Kolonialpolitik unter dem Großen Kurfürsten und seinen Nachfolgern, Leipzig 1889, I, S. 38.
18. Schück, II, S. 161.
19. Schück, I, S. 140.
20. Antwort Friedrich Wilhelms I. von 1734, V. Ring, Asiatische Handlungskompagnien Friedrichs des Großen, Berlin 1890, S. 24.
21. Zitiert nach Ring S. 64.
22. Literatur bei Ring S. 3, außerdem Anderson III S. 62, 70, 80, 128, 132, 142, 145, 177 u. Huismann, La Belgique Commerciale, Brüssel 1902.
23. von Bippen, Geschichte der Stadt Bremen, Bremen 1892—1904, III S. 258.

24. Baasch, Hamburg-Amerika, S. 44.
    Anderson, II, S. 301.
25. Baasch, Hamburg-Amerika, S. 54.
26. von Gülich, Geschichtliche Darstellung des Handels, der Gewerbe und des Ackerbaus der bedeutendsten handeltreibenden Staaten unserer Zeit. Jena 1830—45, IV, S. 345.
27. Anderson, II, S. 291.
28. Baasch, Hamburgs Convoy-Schiffahrt und Convoywesen, 1897.
29. Baasch, Die Hansestädte und die Barbaresken, Kassel 1897, S. 202.
    I. G. Kohl, Das Haus Seefahrt in Bremen, Bremen 1862, S. 112.
30. Baasch, Hansestädte, S. 237.
31. Baasch, Hansestädte, S. 149.
32. Baasch, Hansestädte, S. 167.
33. Baasch, Hamburg-Amerika, S. 142.
34. Johann Smidt, Ein Gedenkbuch, Bremen 1873, S. 295.
35. Friedr. List, Das nationale System der politischen Ökonomie, 6. Aufl., Stuttgart 1877, S, 102, 104, 327.

